Г121
269

37090 Х-3471

Всероссійскій Союзъ Городовъ.

Экономическій отдѣлъ.

Госуд. публичная историческая библиотека России 28997 1977г. Г121-269 VV

Мѣропріятія для улучшенія желѣзнодорожнаго транспорта и формы общественнаго содѣйствія работѣ жел. дорогъ.

1. Настоящее положеніе снабженія населенія, затѣмъ—оборонной промышленности и въ конечномъ счетѣ—арміи надо признать надвигающимся **кризисомъ снабженія**, аналогичнымъ постигшему нашу армію въ 1915 году кризису вооруженія. Однимъ изъ основныхъ факторовъ надвигающагося кризиса надо признать **разстройство транспорта** вообще и въ особенности—желѣзнодорожнаго.

2. Причины разстройства желѣзнодорожнаго траспорта многообразны, при чемъ однѣ изъ нихъ являются органическими и неустранимыми для ближайшаго будущаго, а другія—находятся въ тѣсной связи съ военной обстановкой и отчасти поддаются ослабленію или устраненію. По своей природѣ эти причины могутъ быть сведены къ четыремъ основнымъ группамъ.

3. **Желѣзнодорожная политика** [illegible] **двоеннаго времени**, преслѣдовавшая наибольш[illegible] развитіе перевозочныхъ средствъ при наименьших[illegible] затратахъ на техническое развитіе нашей рельсовой [illegible] привела наши желѣзныя дороги къ тому, что онѣ едва справлялись съ естественнымъ ростомъ движенія въ мирное время и оказались безсильными удовлетворить повышеннымъ требованіямъ въ періодъ войны. Это пр[illegible]вляетъ первую важнѣйшую, органическаго характе[illegible] причину, неустранимую для ближайшаго времени, а въ буду[illegible] вынуждающую къ коренным измѣненіямъ же[illegible]рожной политики.

4. **Ростъ грузовъ[illegible] перевозокъ и пассажирскаго движенія** является вторымъ чр[illegible]вычайно важнымъ факторомъ, обострившимъ органическое перенапряженіе сѣти. Надвигающійся кризисъ снабженія дѣлаетъ борьбу съ этимъ ростомъ

и введеніе планомѣрныхъ ограниченій въ транспортъ однимъ изъ существенныхъ средствъ ослабленія кризиса.

5. Принимавшіяся до сихъ поръ въ этой области мѣры, въ видѣ частичныхъ перераспредѣленій снабженія топливомъ и металлами, а также параллельнаго использованія водныхъ перевозокъ и частичныхъ сокращеній пассажирскаго движенія—надо признать уже недостаточными для настоящаго момента.

6. Дальнѣйшія мѣропріятія въ перераспредѣленіи снабженія районовъ топливомъ съ цѣлью сокращенія перевозокъ должны быть распространены и на область желѣзныхъ дорогъ.

7. Перераспредѣленіе заказовъ на громоздкіе предметы вооруженія и снаряженія арміи и оборудованія желѣзныхъ дорогъ должно, кромѣ техническихъ соображеній, планомѣрно проводить сокращеніе перевозокъ металловъ и прочихъ матеріаловъ.

8. Перевозки продовольственныхъ грузовъ должны быть сокращены путемъ исключенія встрѣчныхъ перевозокъ и внесенія единства въ фактическое осуществленіе плана подвоза къ станціямъ и назначенія нарядовъ, съ цѣлью предотвращенія на будущее тѣхъ рѣзкихъ аномалій, которыя имѣли мѣсто въ кампанію 1916/17 гг.

9. Нѣкоторые результаты обѣщаютъ планомѣрныя, опредѣленныя, и наиболѣе легко контролируемыя сокращенія перевозокъ мелкихъ грузовъ не оборонаго характера и не относящихся къ первоочереднымъ потребностямъ населенія.

10. Наибольшія сокращенія перевозокъ могло бы дать **прекращеніе строительства**, за исключеніемъ оборонаго, предназначеннаго для непосредственнаго использованія въ 1917 году и неотложнаго для первоочередныхъ потребностей населенія, каковыя работы должны допускаться лишь особыми разрѣшеніями. Пріостановка крупнаго казеннаго и частнаго оборонаго строительства, разсчитаннаго на завершеніе не въ 1917 году, а на рядъ лѣтъ, опредѣляемая спеціальнымъ обслѣдованіемъ каждаго случая, могла бы существенно облегчить удовлетвореніе топливомъ и металломъ первоочередныхъ потребностей обороны и населенія и дать наибольшія сокращенія въ перевозкахъ.

37090

11. Сокращенія пассажирскаго движенія цѣлесообразны въ видѣ **періодической длительной отмѣны поѣздовъ общаго пользованія** по всей сѣти, съ сохраненіемъ поѣздовъ лишь по удостовѣреніямъ и съ пріуроченіемъ къ болѣе глухимъ сезонамъ движенія; равнымъ образомъ цѣлесообразна отмѣна поѣздовъ курортнаго типа съ сѣвера на югъ и распространеніе на центральную и восточную часть общей сѣти того ограниченія въ числѣ пассажирскихъ поѣздовъ, которое дѣйствуетъ на западной части.

12) **Отсутствіе должнаго единства въ распоряженіи сѣтью для надобностей фронта и тыла** составляло третій очень крупный факторъ разстройства транспорта, дѣйствіе коего періодически усиливалось за счетъ предъявленія особыхъ требованій фронта, но не исчезло даже и по прекращеніи таковыхъ, разстраивая планы перевозокъ для потребностей обороны — въ частности снабженіе топливомъ и металломъ.

13. Предпринятое объединеніе распоряженія перевозочными средствами въ Министерствѣ Путей Сообщенія съ полученіемъ и отвѣтственнымъ выполненіемъ имъ опредѣленныхъ и практически исполнимыхъ заданій военныхъ властей должно быть закрѣплено прежде всего ради достаточнаго обезпеченія оборонныхъ потребностей.

14. Разстройства провозоспособности дорогъ экстренными требованіями съ фронта и уменьшеніе пропускной способности сложной системой старшинства поѣздовъ и сохраненіемъ отчасти неуплотненныхъ графиковъ должны быть ослаблены при упомянутомъ объединеніи распоряженія перевозочными средствами, при чемъ система старшинства и графики должны подвергнуться рѣшительнымъ измѣненіямъ.

15. Перегруженность транспорта внѣочередными грузами и безнадежное положеніе очередныхъ отправокъ несомнѣнно создавали почву для злоупотребленій мѣстныхъ агентовъ, коихъ освѣщеніе и ослабленіе требуетъ общественнаго содѣйствія; однако, ихъ вліяніе на разстройство транспорта надо признать въ общемъ итогѣ лишь второстепеннымъ, а борьба съ ними должна быть поставлена такъ, чтобы энергія и сознаніе долга служащихъ, какъ наи-

болѣе надежные стимулы для успѣха дѣла, отъ этого не страдали.

16. **Недостаточное охраненіе жизненныхъ интересовъ желѣзнодорожнаго хозяйства отъ вліяній военнаго времени и недостаточное приспособленіе Министерства Путей Сообщенія къ этимъ условіямъ** составляетъ чрезвычайно существенную четвертую группу причинъ, не только серьезно ухудшившихъ за время войны состояніе нашего транспорта, но и грозящихъ дальнѣйшимъ ухудшеніемъ; между тѣмъ именно въ этой области отрицательные факторы должны наиболѣе поддаваться ослабленію и частью устраненію при соотвѣтственной поддержкѣ Министерства Путей Сообщенія съ разныхъ сторонъ.

17. Многочисленныя первоначальныя откомандированія на фронтъ служебнаго персонала, ослабившія весь желѣзнодорожный аппаратъ, еще усилили свое вліяніе вслѣдствіе производства наборовъ сроковъ 1914—1919 гг. среди желѣзнодорожныхъ служащихъ, что ослабило молодые кадры, изъ которыхъ естественно пополнялись бы паровозныя бригады, рабочіе мастерскихъ и т. д.; ту же роль играли дальнѣйшія откомандированія для развертыванія фронтовой службы. Предоставленіе для надобностей желѣзныхъ дорогъ всѣхъ сколько-нибудь **квалифицированныхъ новобранцевъ**, извлекаемыхъ въ призывѣ 1919 г. отъ промышленности и желѣзныхъ дорогъ, а равно и возвращеніе части призванныхъ прежнихъ сроковъ совершенно необходимо для поддержанія хотя бы настоящаго дѣйствія желѣзнодорожнаго аппарата въ интересахъ прежде всего обороны.

18. Чрезвычайное повышеніе расцѣнки квалифицированнаго труда въ оборонной промышленности ставитъ расширеніе и даже удержаніе соотвѣтственныхъ кадровъ желѣзнодорожныхъ служащихъ въ невозможныя условія и требуетъ существенныхъ измѣненій ихъ оплаты; равнымъ образомъ повышеніе заработковъ рабочихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ создаетъ значительныя трудности въ комплектованіи паровозныхъ бригадъ. Согласованіе, путемъ хотя бы временныхъ прибавокъ, оплаты желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ съ таковыми же въ промышленности внесло бы существенныя облегченія въ

этотъ вопросъ и должно составлять общегосударственную задачу.

19. Откомандированіе подвижного состава для надобностей фронта, усиленное его изнашиваніе вслѣдствіе недостатковъ обслуживанія и ремонта и крайней напряженности дѣйствія требуютъ экстренныхъ мѣръ въ усиленіи ремонтныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, въ снабженіи ихъ металлами и запасными частями и вызываютъ необходимость дѣятельной помощи металлургическихъ, паровозо- и вагоностроительныхъ заводовъ Особаго Совѣщанія по оборонѣ и его мѣстныхъ органовъ.

20. Урегулированіе снабженія желѣзныхъ дорогъ металлами, запасными частями и подвижнымъ составомъ требуетъ приспособленія техническихъ и финансовыхъ условій заказовъ М-ства Путей Сообщенія къ военной обстановкѣ въ той же степени, какъ это проведено Военнымъ и Морскимъ Министерствами, ибо настоящія чрезвычайно существенныя различія въ эластичности техническихъ требованій, въ урегулированіи финансовыхъ условій заказовъ и въ обезпеченіи ихъ матеріалами между заказами М-ства П. С. и заказами военными, во всѣхъ отношеніяхъ невыгодныя для первыхъ, не даютъ шансовъ на успѣшный ихъ ходъ. Въ этомъ отношеніи должны быть примѣнены тѣмъ болѣе широкія и рѣшительныя мѣры, что снабженіе М-ства П. С. весьма разстроено, и необходимое его приспособленіе къ военной обстановкѣ крайне запоздало.

21. Топливное хозяйство желѣзныхъ дорогъ, явившееся въ настоящемъ пароксизмѣ транспорта факторомъ рѣшающаго значенія, пріобрѣло во всемъ снабженіи страны топливомъ и въ развитіи топливнаго кризиса количественно и качественно преобладающее вліяніе, почему урегулированіе топливнаго кризиса, внѣ объединенія всѣхъ вопросовъ топлива, въ томъ числѣ и для желѣзныхъ дорогъ, въ Особомъ Совѣщаніи по топливу и въ его мѣстныхъ органахъ представляется невозможнымъ; такое объединеніе даетъ единственный выходъ изъ угрожающаго положенія.

22. Въ частности желѣзнымъ дорогамъ должно быть обезпечено возможно большее количество нефти и надлежащаго качества донецкаго угля и антрацита, къ которому

за преимущественнымъ использованіемъ коксующихся углей для металлургіи, желѣзныя дороги должны спеціально приспособить паровозы; въ видахъ уменьшенія перевозокъ должны быть приняты самыя широкія и энергичныя мѣры для снабженія желѣзныхъ дорогъ дровами и другимъ мѣстнымъ топливомъ.

23. Въ заготовленіи топлива для желѣзныхъ дорогъ должно быть изъято обособленное примѣненіе реквизицій какъ задерживающее выработку топлива и особенно опасное въ области мѣстныхъ топливъ, безсильное по настоящему опыту, въ отношеніи обезпеченія дорогъ топливомъ должнаго качества.

24. Широкое и быстрое урегулированіе всѣхъ вопросовъ снабженія личнымъ составомъ, матеріальнымъ оборудованіемъ и топливомъ требуетъ такого приспособленія М-ва Пут. Сообщ. къ военной обстановкѣ, которое безъ предоставленія ему полной самостоятельности въ финансовыхъ вопросахъ и безъ устраненія тормозящихъ дѣло вліяній представителей М-ва Финансовъ и Государственнаго Контроля неосуществимо.

25. Настоящія формы участія представителя Государственнаго Контроля съ совѣщательнымъ голосомъ при сохраненіи рѣшающаго голоса за представителемъ М-ства Финансовъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ лишь ухудшаютъ положеніе, дѣлая представителя перваго вѣдомства наиболѣе безотвѣтственнымъ въ своихъ заключеніяхъ и тѣмъ фактически еще сильнѣе связывая мѣстные органы М-ства Пут. Сообщ.

26. Удержаніе такихъ пріемовъ хозяйства мирнаго времени въ настоящій моментъ, когда наибольшее значеніе пріобрѣтаетъ быстрота исполненія и надежность контрагента, а не заявляемыя имъ цѣны, ставитъ хозяйство М-ва Пут. Сообщенія по сравненію съ Военнымъ и Морскимъ вѣдомствами въ условія исключительно невыгодныя въ отношеніи проявленія иниціативы и энергіи мѣстныхъ органовъ, въ отношеніи использованія всякаго рода контрагентовъ и размѣщенія заказовъ, въ отношеніи быстроты и полноты разрѣшенія всѣхъ возникающихъ передъ вѣдомствомъ задачъ.

27. Общія усилія всѣхъ органовъ, вѣдающихъ инте-

ресы обороны и снабженія населенія, а равно и общественныхъ организацій должны быть направлены къ безотлагательному освобожденію Министерства Пут. Сообщенія отъ связывающихъ его дѣятельность условій и къ предоставленію ему той полной самостоятельности, сопряженной съ отвѣтственностью, которая одна въ состояніи обезпечить болѣе успѣшное выполненіе его крайне отвѣтственныхъ въ настоящее время задачъ, отъ коихъ въ наибольшей мѣрѣ будетъ зависѣть какъ обезпеченіе оборонныхъ потребностей и снабженія населенія, такъ и финансовые итоги военнаго времени.

28. Необходимо принять имѣющіяся въ распоряженіи Министерства Путей Сообщенія и другихъ вѣдомствъ, а также общественныхъ организацій всѣ мѣры для возможно полнаго использованія для товарныхъ перевозокъ водныхъ путей.

29. Изъ изложеннаго явствуетъ, насколько сложна и многообразна та система мѣропріятій, съ помощью которыхъ можетъ быть улучшена работа нашего желѣзнодорожнаго аппарата. Это многообразіе и сложность задачъ, находящихся въ тѣсной связи съ самыми разнообразными сторонами экономической жизни страны и затрагивающихъ насущные интересы нашей промышленности, городского населенія и въ конечномъ счетѣ всего общества, могутъ быть должнымъ образомъ разрѣшены лишь при томъ условіи, если на мѣстахъ будутъ созданы мѣстные органы особаго совѣщанія по перевозкамъ, проектъ положенія о которыхъ приводится ниже.

Проектъ положенія о мѣстныхъ органахъ особаго совѣщанія по перевозкамъ.

1. Для объединенія и согласованія потребностей въ перевозкахъ, регулируемыхъ мѣстными уполномоченными предсѣдателей Особыхъ Совѣщаній по оборонѣ, по топливу и по продовольствію и состоящими при нихъ районными совѣщаніями, а также для оказанія содѣйствія желѣзнымъ дорогамъ въ вопросахъ оборудованія, поддержанія и раз-

витія техническаго хозяйства назначаются предсѣдателемъ Особаго Совѣщанія по перевозкамъ въ крупныхъ центрахъ районные уполномоченные и образовываются мѣстные органы Совѣщанія по перевозкамъ.

Районъ вѣдѣнія уполномоченныхъ и Совѣщаній опредѣляется предсѣдателемъ Особаго Совѣщанія по перевозкамъ и сообразуется съ таковымъ же для Порайоннаго Комитета по урегулированію перевозокъ массовыхъ грузовъ, при чемъ въ кругъ вѣдѣнія московскаго уполномоченнаго обязательно должны входить всѣ дороги Московскаго уѣзда.

2. Мѣстные органы Особаго Совѣщанія имѣютъ совѣщательное значеніе въ предѣлахъ предоставленнаго имъ круга дѣлъ.

3. Предметы вѣдѣнія Совѣщанія составляютъ:

а) участіе въ составленіи плана перевозокъ на тотъ или иной періодъ времени и наблюденіе за его выполненіемъ;

б) оказаніе желѣзнымъ дорогамъ и прочимъ перевозочнымъ предпріятіямъ района возможнаго содѣйствія въ обслуживаніи ихъ потребностей въ отношеніи запасныхъ частей, матеріаловъ, топлива всѣхъ родовъ, ремонтныхъ мастерскихъ, личнаго персонала и проч. въ предѣлахъ власти уполномоченныхъ предсѣдателей Особыхъ Совѣщаній по оборонѣ, по топливу и продовольствію;

в) выясненіе на мѣстахъ обстоятельствъ, препятствующихъ планомѣрной работѣ желѣзныхъ дорогъ и полному использованію ими своей пропускной и провозной способности, а равно опредѣленіе наилучшихъ способовъ къ устраненію указанныхъ обстоятельствъ;

г) представленіе о нихъ предсѣдателю Особаго Совѣщанія по перевозкамъ, а равно и предсѣдателямъ Особыхъ Совѣщаній по оборонѣ, по топливу и продовольствію, если послѣднее будетъ признано нужнымъ соотвѣтственными членами Совѣщанія. Обсужденіе еженедѣльныхъ вѣдомостей о выполненіи перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ и воднымъ путямъ и о состояніи и использованіи ихъ перевозочныхъ средствъ.

3. Мѣстное Совѣщаніе по перевозкамъ состоитъ подъ предсѣдательствомъ назначаемаго предсѣдателемъ Особаго

Совѣщанія по перевозкамъ уполномоченнаго, коимъ является предсѣдатель мѣстнаго Порайоннаго Комитета, въ составѣ:

а) представителей отъ районнаго Совѣщанія заводскаго по топливу и продовольствію, по два отъ каждаго, при чемъ предсѣдатели сихъ Совѣщаній, буде пожелаютъ, принимаютъ участіе въ представительствѣ сверхъ того числа;

б) представителей Министерства Военнаго и Военно-санитарнаго Вѣдомства, Морского, Финансовъ, Путей Сообщенія, Торговли и Промышленности и Земледѣлія, Государственнаго Контроля въ томъ числѣ, какъ это будетъ признано вѣдомствами необходимымъ;

в) начальниковъ и управляющихъ ж. д., начальниковъ службъ, вѣдѣнію коихъ подлежатъ разсматриваемые вопросы, или другихъ представителей Управленій и Правленій, назначаемыхъ ими для участія въ работѣ мѣстныхъ органовъ;

г) представителей мѣстныхъ уполномоченныхъ по водянымъ перевозкамъ, мѣстнаго Военно-Промышленнаго Комитета, Всероссійскихъ Земскаго и Городского Союзовъ, главнаго по снабженію арміи Комитета Союзовъ и Краснаго Креста по одному отъ каждаго съ правомъ замѣстительства;

д) представителей торгово-промышленныхъ организацій по ходатайству сихъ послѣднихъ и по разрѣшенію предсѣдателя Особаго Совѣщанія по перевозкамъ по одному отъ каждой съ правомъ замѣстительства. Съ совѣщательнымъ голосомъ предсѣдателю Совѣщанія предоставляется приглашать всѣхъ лицъ, могущихъ своими знаніями и опытомъ быть полезными Совѣщаніямъ.

4. По постановленію Совѣщанія предсѣдателю его предоставляется назначать въ особо важные узлы путей района своихъ постоянныхъ или временныхъ представителей, кои, не имѣя права вмѣшательства въ распоряженія подлежащихъ органовъ, получаютъ право наблюденія и провѣрки фактической и по документамъ движенія въ узлѣ, при чемъ всѣ требуемыя свѣдѣнія, кромѣ составляющихъ военную тайну, агенты дороги должны представлять имъ безотлагательно.

5. Дѣлопроизводство мѣстнаго Совѣщанія по перевозкамъ возлагается на канцелярію порайоннаго комитета съ соотвѣтствующимъ усиленіемъ ея штатовъ за счетъ кредитовъ, отпускаемыхъ въ распоряженіе мѣстнаго Совѣщанія по перевозкамъ Особымъ Совѣщаніемъ по перевозкамъ. Кредиты расходуются по протокольнымъ постановленіямъ мѣстнаго Совѣщанія.

6. Предсѣдателямъ районныхъ совѣщаній заводскаго, по топливу и по продовольствію предоставляется командировать въ помощь представителямъ сихъ совѣщаній въ мѣстныя особыя совѣщанія по перевозкамъ чиновъ своихъ управленій въ дѣлопроизводства послѣдняго для исполненія порученій представителей.

7. При возникновеніи въ дѣятельности Совѣщанія вопросовъ, кои могутъ быть разрѣшены или выяснены въ районѣ дѣйствія другого мѣстнаго совѣщанія по перевозкамъ, Совѣщанію или его предсѣдателю предоставляется право письменныхъ сношеній съ соотвѣтственными органами или командированіе уполномоченныхъ лицъ, коимъ надлежитъ со стороны органовъ въ районѣ командированія оказывать всемѣрное содѣйствіе.